
L'épopée française des chemins de fer américains. Le transcontinental vu par Jules Verne, Vivien de Saint-Martin et Pierre Larousse

*The French Epic of American Railways. The Pacific Railroad as seen by Jules
Verne, Vivien de Saint-Martin and Pierre Larousse*

Isabelle Guillaume



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1656>

DOI : 10.4000/rhcf.1656

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2013

Pagination : 183-200

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Isabelle Guillaume, « L'épopée française des chemins de fer américains. Le transcontinental vu par Jules Verne, Vivien de Saint-Martin et Pierre Larousse », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 44 | 2013, mis en ligne le 13 novembre 2014, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1656> ; DOI : 10.4000/rhcf.1656

L'épopée française des chemins de fer américains. Le transcontinental vu par Jules Verne, Vivien de Saint-Martin et Pierre Larousse



Avec *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Jules Verne a publié son plus grand succès de librairie. Le récit du périple de Phileas Fogg a paru d'abord en feuilleton dans le journal *Le Temps*, puis en volume en 1873. Il a été adapté au théâtre et popularisé par différents jeux éducatifs et produits dérivés, du jeu de l'oie au loto alphabétique, en passant par les assiettes décorées. L'une des étapes les plus spectaculaires du voyage raconté par Verne se situe à bord du Pacific Railroad, le transcontinental qui traverse les États-Unis d'Est en Ouest depuis 1869. Après le célèbre auteur du *Tour du monde en quatre-vingts jours*, d'autres romanciers pour la jeunesse inviteront leurs lecteurs à s'instruire, à se distraire et à rêver autour des chemins de fer d'un pays que l'on appelle volontiers, dans les publications de l'époque, « l'Union », ou « la libre Amérique ».

Une mutation dans la représentation du monde

C'est un pari qui amène Phileas Fogg, le voyageur de Jules Verne, à traverser les États-Unis, de San Francisco à New York, dans un wagon du Pacific Railroad. Fogg, un riche Anglais sédentaire, a relevé le défi de faire le tour de la terre dans les quatre-vingts jours indiqués par le titre du roman. Le *Bradshaw's Continental Railways Steam Transit and General Guide* à la main,

il quitte Londres bien décidé à regagner au plus vite la capitale anglaise. Pour réussir son exploit, Phileas Fogg mise sur la ponctualité des compagnies maritimes et ferroviaires et il organise son itinéraire en fonction des correspondances indiquées par son guide. Quittant un paquebot pour se précipiter dans un train, il passera par Suez, Bombay, Calcutta, Hong Kong, Yokohama, San Francisco et New York avant de revenir à Londres.

Le principe du *Tour du monde en quatre-vingts jours* est original et amusant. L'idée en est venue à son auteur en lisant, non pas un autre roman, mais une revue de voyage et de vulgarisation géographique : *Le Tour du monde* dirigé par Édouard Charton et publié de 1860 à 1914. Jules Verne, qui situe volontiers ses romans dans des cadres étrangers et exotiques sans beaucoup voyager par lui-même, était abonné à ce périodique où il a puisé de nombreuses informations. Il a lu les suppléments de 1869 de la revue de Charton qui enregistrent avec enthousiasme les deux grandes inaugurations de l'année : celle du canal de Suez et celle du Pacific Railroad. Le rédacteur des suppléments du *Tour du monde* a tiré les conséquences de ces deux événements contemporains en détaillant les étapes, les moyens et les temps de transport du « tour du monde en quatre-vingts jours » que l'on peut faire désormais « avec les moyens de locomotion en usage aujourd'hui »¹ au départ de Paris, *via* New York, San Francisco, Yokohama, Hong Kong, Calcutta, Bombay, Le Caire.

Jules Verne a transposé cet itinéraire dans son récit où il fait aussi écho à l'hommage rendu dans les suppléments de la revue à l'inauguration du Pacific Railroad. Après Vivien de Saint-Martin, géographe et collaborateur du *Tour du monde*, Verne place sous le signe du record la construction de la voie ferrée, entre Omaha et Sacramento, par les compagnies Central Pacific et Union Pacific qui avancent l'une vers l'autre et se rejoignent le 10 mai 1869 à Promontory Point, au nord du lac Salé, dans l'Utah (fig. 1). « Les derniers temps surtout ont dépassé les hardiesses même de l'imagination américaine en fait de prodiges de ce genre », écrit Vivien de Saint-Martin en citant un record de vitesse établi le 28 avril 1869, « on a vu le terrain se couvrir en un seul jour – 11 heures de travail – de 17 kilomètres de voie ferrée, depuis le premier coup de pioche du terrassier, jusqu'au rail posé et fixé »². « Une locomotive,

1- Vivien de SAINT-MARTIN, *Chronique* (3 octobre 1869). Ce supplément offert avec chaque livraison de la revue mais presque introuvable aujourd'hui est consultable dans l'article d'Olivier DUMAS, « L'origine du *Tour du monde* », *Bulletin de la société Jules Verne* n° 157 (mars 2006), p. 9-12. L'autre supplément de la revue, *La Revue géographique*, propose au second semestre 1869 un tour du monde dans le sens inverse à la page 422 de cette livraison.

2- Vivien de SAINT-MARTIN, *La Revue géographique*, supplément du *Tour du monde* (second semestre 1869), p. 417.

roulant sur les rails de la veille », raconte Verne trois ans plus tard, « apportait les rails du lendemain, et courait à leur surface au fur et à mesure qu'ils étaient posés »³. Derrière l'exploit spectaculaire, présenté comme typiquement américain, le géographe et le romancier admirent l'aménagement d'un territoire gigantesque, d'un océan à l'autre, et la maîtrise de l'espace et de la nature.

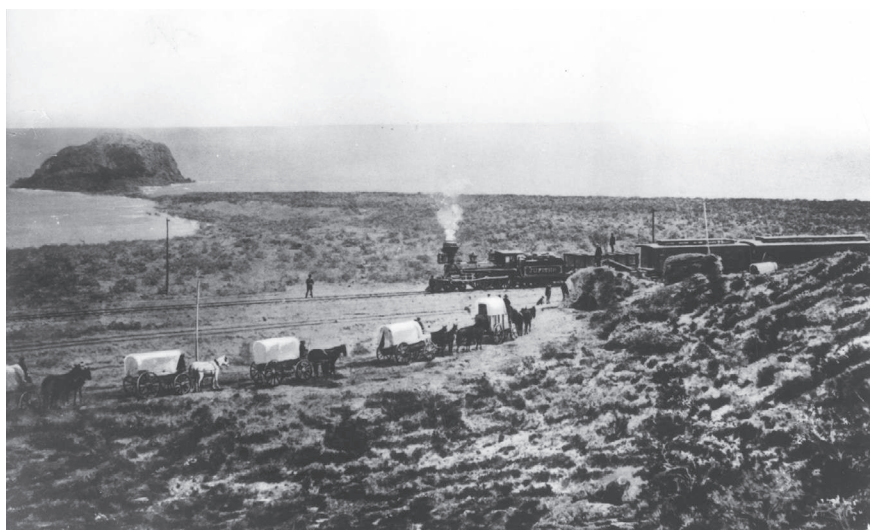


Figure 1. Promontory Point. Coll. La vie du rail.

Dans cette perspective, le compte rendu de Vivien de Saint-Martin et *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* font écho à l'article « chemin de fer » qui clôt le troisième volume du *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle* publié par Pierre Larousse en 1869. Larousse rend hommage à la construction du Pacific Railroad présenté comme « la plus gigantesque de toutes les entreprises de notre siècle »⁴ et, lui aussi, l'inscrit dans le cadre global d'un voyage intercontinental, de l'Europe à l'Asie, dont il fixe les étapes. « Deux lignes de bateaux à

3- Jules VERNE, *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Paris, Gallimard jeunesse, « Chef-d'œuvre universels », 1994 (1873), p. 209.

4- « Chemins de fer », in Pierre Larousse, *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle*, vol. III, Paris, s.n., 1869, p. 1148. L'article n'est pas signé mais nous suivons la proposition de Pascal Ory : « À défaut d'archives permettant de distinguer la part réelle du directeur et de ses collaborateurs [...], on envisagera ici le sujet "Pierre Larousse" comme scripteur collectif, tous les témoignages concordant pour lui reconnaître la paternité ou l'attentive relecture de tous les articles à contenu idéologique précis. » Pascal ORY, « Le "Grand Dictionnaire" de Pierre Larousse. Alphabet de la République » in Pierre NORA (dir.), *Les Lieux de mémoire*, vol. 1, Paris, Gallimard, 1997, p. 237.

vapeur, une ligne de chemin de fer et tout sera dit », annonce-t-il, « Le Havre, New York et San Francisco seront les grandes étapes de ce voyage, pour lequel ne manqueront pas les trains de plaisir »⁵. Avec cette anticipation, Larousse tourne définitivement la page des grandes explorations et de la colonisation et il ouvre celle du tourisme de masse, symbolisé par ces « trains de plaisir » amenés à traverser à toute vapeur des continents exotiques et sauvages. Trois ans plus tard, avec Phileas Fogg, Jules Verne fait circuler, non sans ironie, le type du touriste anglais qui parcourt le globe sans jamais chercher à le voir.

De plus, les trois textes – articles ou roman – qui enregistrent la construction du Pacific Railroad prennent acte du rétrécissement de l'espace parcouru. « Autrefois », rappelle Verne, « dans les circonstances les plus favorables, on employait six mois pour aller de New York à San Francisco. Maintenant, on met sept jours »⁶. De manière encore plus saisissante, Larousse rapproche la traversée de continents entiers de ces trajets rapides et banals, de Paris aux stations des bords de mer, qu'accomplissent les « trains de plaisir ». Le géographe, le lexicographe et le romancier associent, ainsi, l'ouverture du transcontinental à une mutation dans l'appréhension du monde.

« Une communication directe et ininterrompue, servie par le moyen rapide de la vapeur », explique Vivien de Saint-Martin, « enserme désormais le globe tout entier »⁷. Larousse précise et radicalise encore cette image de la terre enclose dans un tracé de voies ferrées et maritimes. Quand le Pacific Railroad sera achevé, prévoit le lexicographe, « on ira au Japon et en Chine en trente jours, par le plus court chemin, et l'on s'écartera peu d'un grand cercle de la sphère terrestre »⁸. Vu par Larousse, le tracé des voies de communication applique sur le monde, naturel et concret, la figure, géométrique et idéale, du cercle. Il transforme ainsi le monde réel en un espace rationnel et théorique. Si le Suisse Rodolphe Töpffer rêvait, en 1844, de *Voyages en zigzag*, crochets, détours et lacets ne sont plus, pour le héros du *Tour du monde en quatre-vingts jours*, que de fâcheux contretemps qui perturbent la réalisation de son pari. La forme idéale de l'itinéraire de Fogg est bien le « grand cercle » évoqué par Larousse. Et Verne présente son voyageur qui suit le tracé d'un cercle autour de la terre grâce au Pacific Railroad et au Great Indian Peninsular Railway comme un « chronomètre »⁹ que rien ne détourne de sa progression vers l'Est. Un « homme-machine » qui circule à toute vapeur dans un espace cartésien,

5- « Chemins de fer », in Pierre Larousse, *Grand Dictionnaire...*, art. cit.

6- Jules VERNE, *Le Tour du monde...*, *op. cit.*, p. 208.

7- Vivien de SAINT-MARTIN, *La Revue géographique*, *op. cit.*, p. 417.

8- « Chemins de fer », in Pierre Larousse, *Grand Dictionnaire...*, art. cit., p. 1148.

9- Jules VERNE, *Le Tour du monde...*, *op. cit.*, p. 14.

telle est la représentation du monde offerte pas le roman de Verne au lendemain de l'ouverture du Pacific Railroad.

L'aménagement et l'organisation du territoire américain par le chemin de fer apparaissent très clairement dans un roman plus tardif de Jules Verne : *Le Testament d'un excentrique* paru en 1899 (fig. 2). Ce récit entraîne son lecteur dans une succession trépidante de gares, de trains, de bifurcations et de correspondances ferroviaires grâce à un dispositif romanesque ingénieux. L'« excentrique » du titre est un milliardaire de Chicago qui, au début du récit, lègue tous ses biens au vainqueur d'une gigantesque partie de jeu de l'oie organisée à l'échelle des États-Unis. Les pièces de l'échiquier sont les sept concurrents qui s'affrontent pour remporter l'héritage en revenant le premier dans l'Illinois. Les États-Unis du *Testament d'un excentrique* dessinent un territoire où règnent le jeu, le hasard et l'arbitraire des coups de dés. Mais le roman de Jules Verne dresse aussi un inventaire et un état des lieux d'un réseau ferroviaire complexe desservant dans toutes les directions un pays gigantesque. Et il montre, chapitre après chapitre, comment les sept concurrents parviennent à parcourir des distances impressionnantes vues de France en combinant avec précision les horaires et les trains.



Figure 2. Illustration de Georges Roux. Extrait de Jules Verne, *Le Testament d'un excentrique*, Paris, Éd. J. Hetzel, 1899, p. 85. Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.

Il convenait d'observer le jeune peintre au moment du départ. (Page 89.)

En choisissant Chicago comme point de départ et comme lieu d'arrivée de son grand jeu de l'oie, Jules Verne atteste l'intérêt que la métropole du Middle West suscite en France depuis 1893 où elle a accueilli une Exposition universelle. Des articles, des récits de voyage et des rapports de mission ont fait connaître la cité du lac Michigan de ce côté-ci de l'Atlantique. Le choix de Chicago témoigne, surtout, de la fascination du romancier pour le réseau ferré américain. Dans les années 1890, la capitale de l'Illinois est un gigantesque nœud de voies ferrées où les rails convergent de tous les points des États-Unis. Ses gares de voyageurs et de triage, qui occupent alors une place considérable sur le plan de la ville, servent de terminus aux lignes venant de l'Est et de point de départ à celles qui vont vers l'Ouest.

Comme *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, *Le Testament d'un excentrique* offre l'image d'une entreprise marquée au coin de la démesure. Les chiffres cités ne peuvent que frapper l'imagination du lecteur français. Le Pacific Railroad « ne mesure pas moins de trois mille sept cent quatre-vingt-six milles »¹⁰, rappelle Verne dans *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*. Le romancier va multiplier les chiffres spectaculaires dans *Le Testament d'un excentrique* où tout ce qui est lié au train, des distances au volume du transport des voyageurs et des marchandises, est quantifié de manière à impressionner. Évoquant Chicago, Verne mentionne ses « treize cents trains quotidiens » et leur capacité à amener « des milliers de voyageurs dans la ville »¹¹. Quelques chapitres plus loin, il va renchérir sur ce chiffre. « Rien qu'à Chicago », précise-t-il, « il se fait un mouvement de trois cent mille voyageurs par jour, sans compter les dix mille tonnes de journaux et de lettres que les wagons y transportent annuellement »¹². Le bilan global du train, considéré sous l'angle économique et financier, est saisissant. « Aux États-Unis », résume Jules Verne, « la valeur des chemins de fer dépasse cinquante-cinq milliards de francs, et sept cent mille agents sont employés à leur exploitation »¹³.

Comme le roman de 1873, *Le Testament d'un excentrique* représente un espace rationalisé par l'intelligence et par la technique humaine. Mais là où Phileas Fogg n'empruntait que le Pacific Railroad, représenté comme « un ruban de métal non interrompu »¹⁴, les personnages du roman de 1899 sont confrontés à un réseau ferroviaire compliqué. D'un roman à l'autre, l'image

10- *Ibid.*, p. 208.

11- Jules VERNE, *Le Testament d'un excentrique*, Paris, Hetzel, 1899, p. 60.

12- *Ibid.*, p. 86.

13- *Ibidem*.

14- Jules VERNE, *Le Tour du monde...*, *op. cit.*, p. 208.

du « ruban de métal » cède la place à la figure récurrente de la « toile d'araignée ». Le romancier oriente cette représentation, qui renvoie au monde animal, dans le sens d'un dispositif scientifique. « À regarder une carte de l'Indiana », écrit-il, « on dirait une toile d'araignée dont les fils, sous forme de *railroads*, sont tendus entre les degrés géodésiques qui lui servent de limites sur trois côtés : l'Ohio à l'est, l'Illinois à l'ouest, le Kentucky au sud, et la pointe du lac Michigan au nord »¹⁵.

Jules Verne n'enregistre jamais le fait que la construction du réseau ferré américain est le fait de compagnies privées dépourvues de stratégie globale et cohérente. L'auteur du *Testament d'un excentrique* occulte ce point, qui est amplement souligné, par contraste, dans les « Notes sur les États-Unis » publiées par la revue hebdomadaire *L'Illustration* dans ses livraisons d'avril à septembre 1876. Ce récit de voyage, paru l'année de l'Exposition universelle de Philadelphie, rend hommage aux Américains présentés comme « les plus grands constructeurs de *railroads* » du monde tout en remarquant que l'absence de « monopole », de « privilège » et de « difficultés administratives »¹⁶ a entraîné la faillite de nombreuses compagnies outre-Atlantique. L'auteur des « Notes sur les États-Unis » cite ainsi l'exemple du chemin de fer de l'Érié, entre New York et les grands lacs, qui périclite à cause d'un excès de concurrence.

Vu par Jules Verne, le réseau américain relève d'une « géodésie », d'un aménagement scientifique, logique et calculé du territoire. Ce réseau obéit au même dispositif d'un État à l'autre : au centre la capitale vue comme le nœud ferroviaire à partir duquel les voies ferrées s'organisent comme autant de rayons d'un même cercle. « Le réseau des *railroads* », affirme le romancier, « rayonne en tous sens autour de la cité chicagoise »¹⁷. Il proposera une description identique à propos de l'Indiana. « Indianapolis, comme la plupart des capitales d'État », rappelle-t-il, « occupe à peu près le centre du territoire, et de ce point, les voies ferrées rayonnent en toutes directions »¹⁸. Il reprendra ce schéma au sujet de Columbus, la capitale de l'Ohio. « Il va de soi », écrit-il, « que les *railroads* rayonnent en toutes les directions »¹⁹.

15- Jules VERNE, *Le Testament...*, *op. cit.*, p. 162.

16- Capitaine BÉRARD, « Notes sur les États-Unis », *L'Illustration. Journal universel*, n° 1744 (29 juillet 1876), p. 71.

17- Jules VERNE, *Le Testament...*, *op. cit.*, p. 86.

18- *Ibid.*, p. 162.

19- *Ibid.*, p. 255.

Un modèle pour les chemins de fer français

Les États-Unis apparaissent ainsi au lecteur du *Testament d'un excéntrique* comme le pays de la modernité et comme le miroir prophétique de l'avenir d'un monde où progressent inéluctablement la technique et l'aménagement de l'espace par l'activité humaine. Vu par Jules Verne, le progrès américain n'est pas cantonné à la construction d'un réseau ferroviaire. Il définit les prestations offertes aux voyageurs. L'auteur du *Tour du monde en quatre-vingts jours* enregistre ainsi la réalité d'un réseau où les distances à parcourir ont obligé les techniciens à concevoir des trains très confortables. La longueur des trajets a assuré le succès des voitures Pullman, du nom de leur concepteur et fabricant, qui se déclinent en voitures salons, en restaurants et en wagons-lits. Jules Verne invite ainsi son lecteur habitué aux compartiments des compagnies françaises à imaginer les wagons dans lesquels les Américains traversent leur pays, de l'Atlantique au Pacifique. « À l'intérieur, point de compartiment », décrit Jules Verne, « deux files de sièges, disposés de chaque côté, perpendiculairement à l'axe, et entre lesquels était réservé un passage conduisant aux cabinets de toilettes et autres, dont chaque wagon est pourvu. Sur toute la longueur du train, les voitures communiquaient entre elles par des passerelles, et les voyageurs pouvaient circuler d'une extrémité à l'autre du convoi, qui mettait à leur disposition des wagons-salons, des wagons-terrasses, des wagons-restaurants et des wagons à cafés »²⁰.

Jules Verne n'est pas le seul écrivain à présenter aux jeunes lecteurs de l'Hexagone les fastes des trains outre-Atlantique. Du Chatenet a traduit et adapté de nombreux romans du romancier américain James Fenimore Cooper et de Mayne-Reid pour l'éditeur catholique Eugène Ardant. En 1882, il publie *La Succession d'Ichabod Creikfoorth*, le récit rocambolesque de la poursuite d'un héritage à travers les États-Unis. Cette poursuite passe par la ligne du Pacific Railroad. Du Chatenet met en relief l'exotisme des trains américains au regard des habitudes françaises. « En France, où les voyages les plus longs n'excèdent pas deux jours », explique-t-il, « on ne soupçonne pas le luxe, le confort que les Américains, ces républicains si aristocratiques, ont su apporter dans leurs chemins de fer »²¹ (fig. 3). Et l'auteur de *La Succession d'Ichabod Creikfoorth* détaille avec admiration l'aménagement de ces wagons qui prouvent, selon lui,

20- Jules VERNE, *Le Tour du monde...*, *op. cit.*, p. 211.

21- Eugène PARÈS, *Au pays du pétrole*, Limoges, Eugène Ardant, 1903, p. 65. Du Chatenet a publié *Voyage dans l'Amérique du Nord, La succession d'Ichabod Creikfoorth* chez Eugène Ardant en 1882. La même année, Eugène Parès en signe la suite intitulée *William Clarke et Cie*. Ces récits sont devenus les deux parties d'*Au pays du pétrole* (1903) où le nom de Du Chatenet a disparu.



Figure 3. Illustration extraite de Eugène Parès, *Au pays du pétrole. Aventures de deux Français en Amérique du Nord*, Librairie Nationale d'éducation et de récréation, 1903. Coll. AHICF.

la supériorité des Américains en matière d'esprit pratique. « Chaque wagon », écrit-il, « qui ne forme à lui seul qu'un vaste compartiment éclairé par de larges baies munies de stores, communique avec les autres au moyen de plates-formes disposées comme des balcons, où l'on peut se promener, fumer, rêver pendant les belles nuits étoilées. Mais ce n'est pas tout. À côté de ces wagons ordinaires, il en est d'autres appelés *parlor-cars*, véritables salons, où les voyageurs ont la faculté de causer, de feuilleter les livres et les journaux, ou de s'abîmer dans les profondes combinaisons d'une partie de whist ou d'échecs »²².

À l'époque où les jeunes lecteurs découvrent les aventures américaines inventées par Verne et Du Chatenet, les compagnies de chemin de fer françaises ne proposent pas de véritables repas à bord. Leurs voyageurs peuvent se restaurer en commandant des paniers repas ou manger à la table d'un buffet de gare lors d'arrêts prévus à cette fin. Tout change lorsqu'on franchit l'Atlantique. Dans *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Jules Verne mentionne les « wagons-restaurants » du Pacific Railroad et Du Chatenet voit dans cette prestation un « autre progrès réalisé par le génie yankee ». « Partout en Europe », rappelle-t-il, « le voyageur, qui a une longue route à faire, est réduit à se charger d'une foule de provisions, ou à se contenter de simulacres de repas dans les buffets des gares. En Amérique, il en est autrement : un wagon-cuisine est accroché à l'arrière du train ; des domestiques nègres, chargés de rafraîchissements, circulent sans cesse sur les passerelles, et le voyageur n'a qu'à choisir sur la carte les mets et les vins annoncés pour être sûr de déjeuner ou de dîner convenablement »²³.

L'apothéose des descriptions françaises des trains américains est fournie par les wagons-lits. L'épisode de la transformation du siège en couchette revient d'un roman à l'autre. Dans *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Jules Verne joue sur un effet de surprise en racontant le moment de la métamorphose. « Ce wagon était un *sleeping-car*, qui, en quelques minutes, fut transformé en dortoir », explique-t-il, « Les dossiers des bancs se replièrent, des couchettes soigneusement paquetées se déroulèrent par un système ingénieux, des cabines furent improvisées en quelques instants »²⁴. Dans *Le Neveu de l'oncle Placide* (1879), une autre histoire de poursuite d'héritage américain, Jules Girardin situe l'épisode à bord du train qui relie New York et Chicago (fig. 4). Le romancier décrit à ses jeunes lecteurs l'arrivée de l'employé qui transforme « le car en dortoir, en abaissant les tablettes, en déroulant les matelas et

22- *Ibidem*.

23- *Ibid.*, p. 66.

24- Jules VERNE, *Le Tour du monde...*, *op. cit.*, p. 211.

en tirant les rideaux »²⁵. Le confort des *sleeping-cars* inspire aux auteurs un chorus de louanges. Jules Verne invite à apprécier « le lit confortable » dont dispose chaque voyageur, ses draps « blancs » et ses « oreillers moelleux ». Plus dithyrambique encore, Du Chatenet propose à l'admiration de lecteurs le « dortoir aux couchettes moelleuses, où, depuis le miroir jusqu'à la brosse à ongles, le dandy le plus exigeant trouve tout réuni pour sa méticuleuse toilette »²⁶.

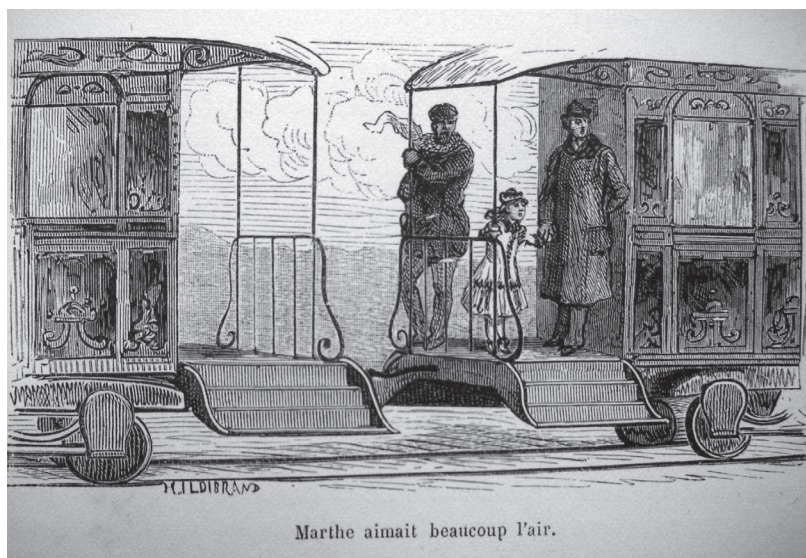


Figure 4. Illustration de voiture Pullman extraite de Jules Girardin, *Le Neveu de l'oncle Placide*, Hachette, 1879. Coll. auteur.

Les romanciers semblent avoir puisé leurs informations à la source citée par Pierre Larousse dans la partie de l'article « chemin de fer » consacrée aux prestations des trains américains : « Le *Far West* américain », un récit de voyage publié par Louis Simonin dans quatre livraisons du *Tour du monde* de 1868. Ancien élève de l'école des Mines de Saint-Étienne, Simonin a effectué plusieurs voyages d'étude outre-Atlantique et il en a rapporté des récits parus dans la revue de Charton. Des trois romanciers pour la jeunesse, seul Du Chatenet établit une comparaison précise entre la France et les États-Unis pour mieux montrer la supériorité de ceux-ci. Louis Simonin, quant à lui,

25- Jules GIRARDIN, *Le Neveu de l'oncle Placide*, 3 vol., Paris, Hachette, 1877-1879, citation vol. 3, p. 109.

26- Eugène PARÈS, *Au pays du pétrole*, *op. cit.*, p. 65.

souligne l'avance américaine de manière implicite et explicite. L'évocation du début de son voyage, de Paris au port de Brest, par le chemin de fer de l'Ouest, à bord d'un train transformé en « omnibus à partir de Rennes, au grand désespoir des voyageurs transatlantiques » qui arrivent à destination après « un sommeil modéré »²⁷, prendra tout son sens critique au moment où l'ingénieur décrit le système américain. Aux États-Unis, il n'est pas question de dormir « modérément » assis dans des compartiments. Dans ce pays où « l'invention ne s'arrête jamais », l'ingénieur français apprécie la solidité de son lit superposé où « on repose beaucoup mieux que dans les couchettes des bateaux à vapeur »²⁸. Mais les prestations françaises et américaines inspirent, aussi, au collaborateur du *Tour du monde* une comparaison explicite et un jugement cinglant sur son propre pays. « On sait de quels avantages, de quelle liberté jouit le voyageur des *railroads* américains », résume Simonin, « alors qu'il est emprisonné chez nous comme un véritable colis »²⁹.

Le récit que l'ingénieur publie dans cette revue populaire qu'est *Le Tour du monde* remplit une fonction doublement pédagogique. D'une part, le voyageur dispense des informations sur un pays étranger et sur ses aménagements. D'autre part, en détaillant les domaines dans lesquels ce pays a pris de l'avance, il fait jouer les ressorts de l'orgueil national et de l'émulation dans le but d'améliorer le système français. Le progrès inspiré par le modèle américain viendra de nombreuses années après le périple de Louis Simonin au *Far West*. Au tournant du XIX^e siècle, lorsque l'Europe se dotera de lignes de trains internationaux, la Compagnie internationale des Wagons-Lits (CIWL) utilisera des voitures imitées des Pullman. Après un voyage d'étude outre-Atlantique, l'architecte Henri Pacon transposera les tendances et les techniques américaines en créant, en 1932, cinquante voitures transatlantiques qui offrent aux passagers transitant par les ports du Havre et de Cherbourg le confort et l'espace de voitures *coach*. La généralisation de celles-ci viendra, bien plus tard, avec le lancement des « Corail » en 1975.

Une utopie ferroviaire

Les luxueux trains américains des écrivains français représentent le progrès et, selon la formule vibrante de Pierre Larousse, la « conquête faite pied à pied sur le désert et sur la barbarie »³⁰. Les romans pour la jeunesse du

27- Louis SIMONIN, « Le Far West américain (1867) », *Le Tour du monde*, 1868, p. 225.

28- *Ibid.*, p. 228.

29- *Ibidem*.

30- « Chemins de fer », in Pierre LAROUSSE, *Grand Dictionnaire...*, art. cit., p. 1148.

xix^e siècle ont pour vocation d'associer l'« éducation » et la « récréation », selon les termes de l'éditeur Hetzel. Les trains américains servent idéalement ce double cahier des charges. Les romans célèbrent, avec enthousiasme, la « conquête sur la barbarie » tout en exploitant les potentialités romanesques de la sauvagerie. Le confort et la sophistication des Pullman nourrissent la dimension documentaire et didactique de ces textes qui dispensent un enseignement, en particulier géographique. Les dangers de la « Frontière » en cours de colonisation alimentent leurs péripéties, leur suspens et leurs aventures.

Les wagons si confortables du Pacific Railroad conduisent ainsi les voyageurs des romans au cœur des contrées du *Far West* où menacent les bêtes fauves et les Indiens. Après avoir écouté les « lugubres histoires : trains arrêtés par les bandits ou les sauvages, déraillements, assassinats, voyageurs enlevés »³¹ échangées par des passagers du Pacific Railroad armés de « tout un arsenal de poignards, de revolvers », le voyageur de Du Chatenet affronte une louve, particulièrement sanguinaire, dans le Nebraska. C'est dans le même État que Jules Verne fait attaquer par des Sioux le Pacific Railroad à bord duquel se trouve Phileas Fogg (fig. 5). Les échanges de coups de feu entre les Indiens armés de fusils et les passagers munis de revolvers comblent parfaitement les attentes d'un lecteur de roman d'aventures situé au *Far West*. Et le romancier dramatise encore ce combat en le situant à bord d'un train emporté à une vitesse effroyable. Après avoir assommé le mécanicien et le chauffeur, les Sioux ont ouvert l'introduction de la vapeur au lieu de la fermer et la locomotive court sur les rails tandis que les balles se croisent dans les wagons. Les Indiens qui attaquent les trains des romans se réduisent à des stéréotypes qui incarnent la sauvagerie et la cruauté. Louis Simonin clôt son récit de voyage sur « Le *Far West* américain » sur l'hypothèse d'une extermination des Indiens. Cette perspective n'inspire aucun état d'âme à l'ingénieur. Pour le collaborateur du *Tour du monde*, les Américains qui colonisent la Frontière représentent le progrès et la civilisation. Les romanciers, qui partagent cette conviction, inventent un monde manichéen où les Indiens et les bêtes fauves remplissent un rôle identique (alimenter le suspens en incarnant le danger) et connaissent le même destin (la mort).

Le Dictionnaire de Pierre Larousse, *Le Tour du monde* et les romans pour la jeunesse construisent ainsi un territoire idéal dont les zones d'ombres sont gommées. Leurs États-Unis dessinent un espace théorique destiné à prouver la supériorité d'un pays qui donne toute sa place au rail. Larousse défend cette certitude jusqu'au paradoxe dans son article écrit comme un panégyrique du

31- Eugène PARÈS, *Au pays du pétrole*, *op. cit.*, p. 67.



Figure 5. Illustration de Léon Benett extraite de Jules Verne, *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Paris, Éd. J. Hetzel, 1873, p. 152. Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.

train. « Les chemins de fer ont rendu les sécessions difficiles », écrit-il, « on a pu le voir par les récentes guerres d'Amérique »³². Le lexicographe interprète d'une manière très personnelle et étonnamment optimiste le sens de l'événement historique. Il occulte le traumatisme national engendré par une guerre civile longue de quatre ans, très coûteuse en matériel et particulièrement meurtrière. Cette lecture singulière est dans la logique d'un point de vue qui envisage le train américain sous un angle non seulement technique mais aussi moral. Dans cette perspective, l'auteur du *Tour du monde en quatre-vingts jours* rappelle que la construction du Pacific Railroad a été décrétée par Abraham Lincoln, le président qui a défendu l'Union et ramené la paix après avoir remporté la guerre et qui est une figure admirée par les républicains français. Jules Verne fait écho à Pierre Larousse qui rapproche explicitement deux décisions prises par le président américain en 1862 : l'ouverture du transcontinental et l'émancipation des esclaves. « Ce chemin de fer », écrit le lexicographe, « a été décrété par Abraham Lincoln de la même plume qui devait signer un peu plus tard l'abolition de l'esclavage »³³.

Dans cette perspective, les romanciers n'enregistrent pas la ségrégation qui se met en place, après la guerre civile, dans les états du Sud, structurant désormais les rapports interraciaux, notamment dans les transports. Dans *Le Testament d'un excentrique*, Jules Verne installe dans le même wagon le blanc Max Réal, qui est l'un des concurrents du jeu de l'oie, et son domestique noir. Et le romancier trouve dans cette situation un nouvel exemple de l'excellence américaine. « Max Réal, écrit Jules Verne, put donc s'installer tout à son aise sur une des banquettes, et Tommy se placer près de lui car le temps n'était plus où les blancs n'eussent pas supporté dans leur compartiment le voisinage des hommes de couleur³⁴ ». Un an plus tôt, en 1898, *L'Oncle de Chicago* a donné une représentation identique à ses jeunes lecteurs. Ce roman est paru chez Hetzel, l'éditeur de Verne. Son texte est signé par André Laurie et ses illustrations par Léon Benett. Sur la gravure du titre intérieur, le dessinateur a assis côte à côte sur des sièges voisins un gentleman blanc et un noir au visage caché par un chapeau de paille (fig. 6). Les romans d'André Laurie et de Jules Verne ne reflètent pas la réalité d'un pays dont l'unanimité se reconstruit au détriment des noirs après la guerre civile, où la Cour suprême, en 1896, a reconnu la constitutionnalité de la ségrégation dans les chemins de fer.

32- « Chemins de fer », in Pierre LAROUSSE, *Grand Dictionnaire...*, art. cit., p. 1147.

33- *Ibid.*, p. 1148.

34- Jules VERNE, *Le Testament...*, *op. cit.*, p. 90.



Figure 6. Illustration de Léon Benett, extraite de André Laurie, *L'Oncle de Chicago*, Paris, Éd. J. Hetzel, 1898. Coll. Auteur.

L'enjeu des textes de Jules Verne, de Pierre Larousse et de Vivien de Saint-Martin n'est pas seulement documentaire. Dans leurs écrits, les voies ferrées américaines dessinent les contours d'une utopie et la description du réseau ferroviaire de « l'Union » sonne comme une injonction, d'inspiration saint-simonienne, à fonder, de ce côté-ci de l'Atlantique, une société plus harmonieuse fondée sur la technique et sur la globalisation des échanges. Pierre Larousse résume cet idéal en recomposant, avec lyrisme, les trois valeurs de la devise républicaine. « Chemins de fer ! Quels mots magiques, et de quelle auréole ils sont environnés quand ils nous apparaissent comme synonymes de civilisation, de progrès et de fraternité³⁵ ! »

Sources et bibliographie

Documents à valeur de sources

- BÉRARD (Capitaine), « Notes sur les États-Unis », *L'Illustration. Journal Universel*, n° 1744 (29 juillet 1876).
- SAINT-MARTIN Vivien de, *Chronique* (3 octobre 1869), supplément du *Tour du monde* (second semestre 1869).
- *La Revue géographique*, supplément du *Tour du monde* (second semestre 1869).
- VERNE Jules, *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Paris, Gallimard jeunesse, « Chef-d'œuvre universels », 1994 (1873).
- *Le Testament d'un excentrique*, Paris, C. Hetzel, 1899.
- LAROUSSE Pierre, *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle*, 15 vol., Paris, s.n., 1869-1876.
- « Chemins de fer », in LAROUSSE Pierre, *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle*, vol. III, Paris, s.n. 1869, p. 1130-1164.
- PARÈS Eugène, *Au pays du pétrole*, Limoges, E. Ardant, 1903.
- DU CHATENET E., *Voyage dans l'Amérique du Nord. La succession d'Ichabod Creikfoorth*, Limoges, E. Ardant, 1882.
- GIRARDIN Jules, *Le Neveu de l'oncle Placide*, 3 vol., Paris, Hachette, 1877-1879.
- SIMONIN Louis, « Le Far West américain (1867) », *Le Tour du monde*, 1868.

35- « Chemins de fer », in Pierre LAROUSSE, *Grand Dictionnaire...*, art. cit., p. 1130.

Bibliographie

- DUMAS Olivier, « L'origine du *Tour du monde* », *Bulletin de la société Jules Verne* n° 157 (mars 2006), p. 9-12.
- ORY Pascal, « Le “Grand Dictionnaire” de Pierre Larousse. Alphabet de la République » in NORA Pierre (dir.), *Les Lieux de mémoire*, vol. 1, Paris, Gallimard, 1997.